

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1786/05-06號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

### 交通事務委員會會議紀要

日期：2006年4月28日(星期五)  
時間：上午10時45分  
地點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)  
鄭家富議員(副主席)  
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
劉健儀議員, GBS, JP  
譚耀宗議員, GBS, JP  
石禮謙議員, JP  
李鳳英議員, BBS, JP  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
王國興議員, MH  
林健鋒議員, SBS, JP  
梁國雄議員  
張學明議員, SBS, JP  
鄭經翰議員

其他出席議員：李卓人議員  
陳婉嫻議員, JP  
梁耀忠議員  
鄭志堅議員

缺席委員：劉千石議員, JP  
李永達議員

**出席公職人員：參與議程第IV項的討論**

環境運輸及工務局局長  
廖秀冬博士

環境運輸及工務局  
常任秘書長  
羅智光先生

環境運輸及工務局  
副秘書長  
何宗基先生

財經事務及庫務局  
首席助理秘書長  
劉淦權先生

**參與議程第V項的討論**

環境運輸及工務局  
副秘書長  
何宗基先生

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長  
李碧茜女士

**參與議程第VI項的討論**

環境運輸及工務局  
首席助理秘書長  
李頌恩女士

運輸署副署長／  
公共運輸事務及管理  
葉麗清女士

運輸署助理署長／  
管理及輔助客運  
何裕文先生

運輸署總運輸主任／  
渡輪策劃  
張蓮用女士

**應邀出席人士：參與議程第IV項的討論**

地鐵公司

行政總裁  
周松崗先生

人力資源總監  
陳富強先生

總經理 —— 公司事務  
梁陳智明女士

九廣鐵路公司

候任行政總裁  
詹伯樂先生

人力資源總監  
簡金港生女士

公司事務總經理  
林黃碧霞女士

兩鐵五會聯席會議

地鐵公司員工協會

主席  
陳善和先生

副主席  
羅泮威先生

香港地下鐵路員工總會

理事長  
麥培東先生

副理事長  
徐錫安先生

九廣鐵路車務員協會

主席  
劉彩紅女士

理事  
李盛先生

九廣鐵路職工會

理事長  
高栢堃先生

會務主任  
羅東旗先生

九廣鐵路員工協會

主席  
藍坤銳先生

福利主任  
何振邦先生

地鐵公司員工評議會

總聯絡人  
區家鴻先生

評議員  
區綿基先生

**參與議程第VI項的討論**

新世界第一渡輪服務有限公司

董事兼總經理  
許招賢先生

企業傳訊經理  
林月琮女士

港九小輪有限公司

董事兼總經理  
伍兆緣先生

行政部總監  
林惠玲女士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級議會秘書(1)6  
袁家寧女士  
  
議會事務助理(1)5  
鄭維賢小姐

---

經辦人／部門

**I 通過會議紀要及續議事項**

(立法會 CB(1)1234/05-06 號 —— 2006 年 2 月 24 日  
文件 會議的紀要)

2006年2月24日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會 CB(1)1209/05-06(01) —— 一位姓張的先生  
號文件 就九廣鐵路公司  
的公司管治問題  
提交的意見書

立法會 CB(1)1322/05-06(01) —— 的士、小巴權益關  
號文件 注大聯盟就公共  
運輸政策提交的  
意見書

立法會 CB(1)1325/05-06(01) —— 歷豐諮詢集團就  
號文件 中區及灣仔海濱  
發展軌道交通提  
交的意見書)

2. 委員察悉自上次會議後發出的資料文件。

**III 2006年5月26日下次會議的討論事項**

(立法會 CB(1)1347/05-06(01) —— 待議事項一覽表  
號文件

立法會 CB(1)1347/05-06(02) —— 跟進行動一覽表)  
號文件

3. 委員同意將於2006年5月26日的下次例會上討論政府當局建議的以下事項——

(a) 大嶼山P1號道路欣澳段前期工程；及

(b) 兩鐵合併 —— 擬議的立法工作。

(會後補註：應政府當局的要求，並經主席同意，(a)項其後已押後至較後的會議。經修訂的議程已於2006年5月18日隨立法會 CB(1)1529/05-06 號文件發出。)

#### IV 兩鐵合併 —— 與員工相關的事宜

- (立法會 CB(1)1378/05-06(01)—— 兩鐵五會聯席會議提交的意見書  
號文件
- 立法會 CB(1)1291/05-06(01)—— 政府當局提供予  
號文件 2006年4月12日  
事務委員會聯席  
會議參考的資料  
文件
- 立法會 CB(1)1347/05-06(03)—— 政府當局提供的  
號文件 補充資料)

4. 主席邀請政府當局及兩間鐵路公司的管理層，向委員匯報兩鐵合併所引發與員工相關的事宜。

5. 環境運輸及工務局局長向委員簡介政府當局提供的補充資料，當中說明因地鐵和九鐵擬議合併(下稱“兩鐵合併”)而在數年內估計可達致的總體員工協同效應的650至700個相當於全職的職位，以及因為鐵路網絡擴展及其他業務的增長、退休及預計員工轉職，合併後首3年將會有超過1 300個新空缺的淨增長。她表示，員工是兩間鐵路公司的重要資產。除了為前線員工提供職業保障外，該兩間公司亦會照顧所有員工的利益。對於受影響的員工，合併後的公司會竭盡所能作出適當的重行調配安排。該公司亦會將現時地鐵有限公司(下稱“地鐵”)及九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)的聘用條款和條件及薪級制度劃一，以協助該兩間公司人力資源的融合。她進一步指出，建議兩鐵合併的目的，是為了令該兩間公司發揮最大的發展潛力、提高營運效率及改善其管理，並為整個社會帶來整體利益。在兩鐵合併後，地鐵和九鐵的相對優勢可以互補不足。因此，合併後的公司會有進軍內地及國際市場的新機會，並因而可繼續留住及吸引人才。由於員工對於該兩間公司甚為重要，她促請該兩間公司的管理層及員工緊密工作。

6. 地鐵行政總裁補充，合併方案是一宗公平及平衡的交易，可平衡有關各方的利益。兩鐵合併所達致的協同效應將令在不影響兩間鐵路公司前線員工職業保障的情況下減價變得有可能。此外，在新商機帶動下，所有員工亦將會從新的事業發展機會中受惠。他強調，地鐵極為重視與員工的溝通。政府在2006年4月11日公布合併方案後，地鐵已為其員工安排了60多次簡報會。地鐵會與員工定期溝通，並就兩鐵合併引起他們關注的事宜諮詢他們。在合併過程中，地鐵亦會盡最大努力保障員工的利益。他接着向委員簡介補充資料文件附件內有關員工協同效應和職位空缺的內容，並表示會為受影響的

員工安排重新調配及再培訓，以減輕兩鐵合併對他們的影響。並為此成立特別小組。

7. 九鐵候任行政總裁補充，兩間鐵路公司已就兩鐵合併建立緊密的溝通渠道，並相信可就各項事宜達成共識。與地鐵的情況一樣，九鐵已透過簡報會及答問會讓公司管理層與員工就合併細節公開交換意見。九鐵員工獲得保證，有關的合併工作小組將會處理他們的關注。在整個合併過程中，九鐵會以各種方法與員工保持定期的雙向溝通。作為九鐵的行政總裁，他會確保九鐵員工在合併過程中獲得公平對待。

8. 主席歡迎團體代表出席會議。他接着邀請團體代表輪流就兩鐵合併引起與員工相關的事宜陳述意見。他表示，為了更妥善控制會議時間及確保對所有團體代表公平，每個團體將獲給予3分鐘時間陳述意見。

#### 地鐵公司員工協會

9. 協會主席陳善和先生提出以下意見：

- (a) 應有適當的機制確保屬於前線員工定義內但其後被管理層調往非前線職位的員工，仍可繼續享有職業保障；
- (b) 在過渡至合併後的公司的劃一聘用條件及條款期間，應讓員工選擇可根據本身的意願保留當時的聘用條件及條款，或改用新一套的聘用方案；
- (c) 該兩間公司應照顧所有員工的利益，而兩鐵合併亦不應導致任何強制裁員的情況。合併後的公司應盡力協助受影響的員工，並作出適當的重新調配安排。當局應修改法例，以保障員工的利益；及
- (d) 雖然兩鐵合併會為整個社會帶來整體利益，但在合併前充分處理員方提出的關注亦同樣重要。

10. 協會副主席羅洋威先生促請地鐵照顧兩間鐵路公司所有員工的利益，以確保他們獲得職業保障。與聘用事宜相關的條文應在法例中清楚列明，一如地下鐵路公司在2000年私有化時的情況，當時員工與地下鐵路公司簽訂的僱傭合約和該公司支付的員工福利均在法律上獲得充分保障。

香港地下鐵路員工總會  
(立法會CB(1)1367/05-06(01)號文件)

11. 總會理事長麥培東先生請委員參閱兩鐵五會聯席會議(下稱“五會聯席”)提交的意見書(立法會CB(1)1378/05-06(01)號文件),當中反映兩間鐵路公司5個職工會的共同意見。他接着向委員簡介總會的意見書,並重點說明以下各點:

- (a) 地鐵員工關注到,某些前線員工未被納入政府及該兩間公司公布的“前線員工”定義之內,例如物業管理、人力資源、公共關係、行政、物流等方面的文職人員。此安排對該羣受影響的前線員工不公平。由於大部分現職員工具備在某特定範疇／專業的工作經驗的優勢,重新調配未必是發揮其潛能的最佳方法。因此,應盡力確保他們在兩鐵合併後,可以留在現時的工作崗位;
- (b) 應准許職工會直接參與與合併後的公司制訂一套劃一的聘用條款及條件,以便為員工的利益提供最佳的保障;及
- (c) 應優先讓受協同效應影響的員工來填補1 300個職位空缺。

九廣鐵路車務員協會

12. 協會主席劉彩紅女士表示,她欣悉環境運輸及工務局局長及兩間鐵路公司的行政總裁均知悉員方的關注,並希望他們真正為釋除員方的關注盡一點力。她接着提出協會的意見如下:

- (a) 九鐵員工一向認為他們是九鐵不可或缺的一部分,並一直努力保持非常高的運作水準,使九鐵得以成為具領導地位的世界級公共交通營辦商。儘管近期發生涉及九鐵公司管治問題的事故,但九鐵員工仍繼續以專業態度緊守崗位,提供順暢、安全及優質的鐵路服務。為了維持如此高水準的服務,有需要確保該兩間公司的所有員工均可順利過渡至合併後的公司;
- (b) 希望地鐵管理層及政府真正照顧所有員工的利益。為了蒐集員方對兩鐵合併事宜的意見,有需要在管理層與職工會之間建立有效的溝通渠道;及



- (c) 由於建議兩鐵合併，九鐵自2003年起便以合約條款聘用了不少員工。此項安排造成分化，並導致員工待遇有異。政府在2006年4月宣布前線員工的劃分建議將會令情況進一步惡化。希望在兩鐵合併後，所有員工，不論職位或職級，均可全部在現時的工作崗位留任。合併後的公司應認真考慮盡量善用現職員工來填補職位空缺，並在重新調配及再培訓受影響員工方面，提供所需的協助。自2003年3月起以合約條款聘用的員工，亦應獲提供永久性的職位，以便提高員工士氣，確保合併後的公司可以持續提供可靠、優質及安全的服務。

### 九廣鐵路職工會

13. 職工會理事長高栢堃先生向委員簡介職工會於會議席上提交的意見書。簡而言之，職工會有以下的意見——

- (a) 政府應公開承諾在兩鐵合併前後，不會解僱兩間鐵路公司的任何在職員工；
- (b) 建議的“前線員工”定義太過狹窄，未能達到為所有前線員工確保職業保障的目的。此外，雖然環境運輸及工務局局長先前曾在事務委員會的會議上向委員保證，有關定義大有可能會涵蓋職工會所代表的員工，但事實上，很多職工會會員並不屬於建議定義的範圍內。為了維持員工的士氣，並同時確保兩鐵可順利合併，以及提供可靠、安全及舒適的鐵路服務，政府和合併後的公司應作出承諾，保證員工不會因合併方案而失去他／她的工作；
- (c) 合併後的公司應安排職工會代表參與擬訂新的聘用條款及條件，並就所有影響員工的相關事宜爭取員工的支持，然後才作出最後決定；
- (d) 九鐵約有三分之一的員工是以合約條款聘用，此一事實無助維持員工的士氣。應向合約員工提供永久性的職位空缺，以確保順利過渡；及
- (e) 關於在1983年九鐵公司化時由政府轉職九鐵而現時仍然享有某些公務員福利的九鐵員工(下稱“前九鐵員工”)，政府應履行其承諾，確保他們在兩鐵合併後仍然可以享有相關的公務員福利。

(會後補註：職工會提交的意見書已於2006年5月2日隨立法會CB(1)1399/05-06(01)號文件送交委員。)

#### 九廣鐵路員工協會

14. 員工協會主席藍坤銳先生表示，合併方案未能釋除員工對下述事項的關注，包括對前線員工的職業保障，安置因協同效應而受影響員工的安排及其他相關過渡安排。尤其是沒有提及合約員工在兩鐵合併後可否留在現時的工作崗位。此外，西北鐵路服務範圍內的巴士營運專營權仍然存在不明朗因素。鑒於因鐵路網絡擴展及其他業務增長而帶來的新的職位空缺不會在兩鐵合併的首天出現，他關注到部分員工可能會因而受影響。因此，協會亦要求合併後的公司保證，優先讓在職員工填補新的職位空缺。為確保員工的職業保障，並同時保障他們的利益，合併後的公司應安排職工會代表參與有關討論。合併後的公司應以公平、公開及公正的方式來處理與員工相關的事宜。亦希望政府、兩間鐵路公司和員方可設立一個定期溝通的制度，以處理兩鐵合併所引起的所有投訴及相關的問題。儘管有兩鐵合併的方案，但他保證九鐵員工會繼續以專業的態度行事，確保提供世界級水平的鐵路服務。

(會後補註：員工協會提交的意見書在會後提交，並已於2006年5月2日隨立法會CB(1)1399/05-06(02)號文件發給委員。)

#### 地鐵公司員工評議會

(立法會CB(1)1367/05-06(02)號文件)

15. 評議會總聯絡人區家鴻先生向委員簡介評議會的意見書，並重點說明地鐵員工對職業保障及因兩間鐵路公司將不同的聘用條款及條件劃一而令薪酬及福利變差的關注。希望合併後的公司先就劃一聘用員工的條款及條件適當地諮詢員工，然後才作出定案。亦希望在合併融合的過程中，非前線員工的職業保障亦會獲得保證。

16. 評議會評議員區綿基先生繼續向委員簡介評議會的意見，並促請合併後的公司保留《地下鐵路條例》(第556章)內就僱傭合約及僱傭福利所訂定的條文，以便員工的就業權利獲得法律保障。他亦呼籲地鐵透過確立已久及行之有效的溝通機制，與員方取得共識，確保合併建議可惠及所有乘客、股東及員工。

討論

員工的普遍關注

17. 鄭志堅議員申報利益，他是五會聯席的法律顧問，並向委員簡介五會聯席的意見書。委員察悉，出席是次會議的兩間鐵路公司的所有5個職工會聯合提出以下建議 ——

- (a) 兩間鐵路公司的所有員工應繼續以專業態度維持安全及優質的鐵路服務；
- (b) “前線員工”的定義有欠清晰、不公平和不夠具體；
- (c) 應透過內部重新調配及再培訓，安排因兩鐵合併而剩餘的員工來填補其他職位。給予更具體的保證，不會有員工因為兩鐵合併而遭解僱；
- (d) 兩間鐵路公司員工現行的聘用條款及條件不應因兩鐵合併而受到負面影響；及
- (e) 政府、兩間鐵路公司和五會聯席應建立一個定期溝通的制度。

18. 環境運輸及工務局局長贊賞兩間鐵路公司的所有員工均會繼續以專業的態度工作，以便在合併融合的過程中，維持安全及優質的鐵路服務。關於員方的意見，她作出以下的回應 ——

- (a) 為釋除員工對“前線員工”定義的範圍的關注，兩間鐵路公司會繼續與他們討論；
- (b) 不會有前線員工因兩鐵合併方案而失去他／她的工作。在兩鐵合併的融合過程中，不會發生解僱員工的事情，除非例如他們犯了大錯，非採取紀律處分不可。在兩鐵合併後，預期大部分員工會留任現時的工作崗位。至於該等受影響的員工，合併後的公司會竭盡所能作出適當的重新調配安排。合併後的公司會提供所需的協助，以便重新調配及再培訓受影響的員工；
- (c) 關於對新一套僱傭條款及條件的關注，有關條款及條件不會與現行的僱傭條款及條件有重大差異。然而，由於兩間鐵路公司在僱傭條款及條件方面(例如工作時數)存在某些差異，應予以

統一，因此合併後的公司應採用一套劃一的制度；及

- (d) 關於是否需要訂立定期溝通的機制，兩間鐵路公司已透過評議會／諮詢委員會訂立既定的諮詢機制。相信該兩間公司會作出妥善安排，讓評議會／諮詢委員會及工會代表可參與因兩鐵合併而引發與員工相關事宜的討論。

### 溝通及上訴

19. 環境運輸及工務局局長在回應王國興議員提出會否如五會聯席建議般，在政府、兩間鐵路公司和五會聯席之間建立定期溝通機制的詢問時表示，在兩鐵進行合併時，日後的員工安排將會以公平及公正的方式處理，兩間公司並已成立特別專責小組，處理與員工相關的事情。她本人亦曾與五會聯席會面。地鐵人力資源總監補充，地鐵已有諮詢員工和與他們溝通的既定機制。這個傳統將會繼續下去。事實上，地鐵已開始與五會聯席溝通，並承諾與他們保持定期溝通。他在回應主席時，同意在3星期內匯報會否實施五會聯席的上述建議。

20. 王國興議員要求有關方面承諾設立如五會聯席所建議讓職工會代表參與的與兩鐵合併有關的上訴機制，以確保員方提出任何與兩鐵合併有關的不同意見及申訴時會得到適當處理及解決。環境運輸及工務局局長在回應時表示，設立與兩鐵合併有關的上訴機制的建議將會由兩間鐵路公司的特別專責小組研究。地鐵人力資源總監補充，地鐵會考慮設立有員工代表參與的上訴機制，負責處理與兩鐵合併有關的上訴。至於如何選出有關代表，細節需由兩間鐵路公司及其員工訂定。王議員強調兩鐵合併的上訴委員會必須有職工會的代表在內，地鐵人力資源總監在回應時承諾與兩間鐵路公司的員工一同積極考慮他的意見，並在3星期內匯報會否實施五會聯席的上述建議。

政府當局

21. 譚耀宗議員認為，政府當局應在兩間鐵路公司的管理層與員工就兩鐵合併相關的談判中扮演更積極的角色，以確保合併後的公司可充分處理員工提出的關注。環境運輸及工務局局長在回應時表示，雖然政府當局關注兩鐵合併對員工的影響，但員工安排屬於最好由管理層與員工透過商討來解決的事情。然而，政府當局會與五會聯席保持溝通。

22. 陳婉嫻議員舉出《中醫藥條例草案》及《建造業議會(第2號)條例草案》的例子，指出該兩條草案的法案委員會在審議期間曾花了很長時間來解決與員工相關的問題，她表示，為加快審議落實兩鐵合併的條例草案的工作，應在事前做好適當的準備工作，包括就涉及兩鐵合併一事為兩間鐵路公司的所有員工提供職業保障。就此，她認為，可取的做法是由政府、職工會及兩間鐵路公司先釐清有關細節，然後才向立法會提交有關的條例草案。依她之見，只讓評議會／諮詢委員會的代表參與這方面的工作並不足夠，因為與職工會不同，它們未能充分代表員工。她亦認為有需要設立一個與兩鐵合併有關的上訴機制，並促請地鐵在這方面持開放態度，一如日後批出與鐵路營運有關的合約或續訂合約時，為非技術工人採用工資保障政策的情況。

23. 地鐵行政總裁在回應時強調已作出承諾，在合併的過程中會保持與員工定期溝通。政府在重要階段亦會與職工會保持溝通。兩間公司亦會就此成立特別專責小組，並會就挑選各工作小組的員工代表諮詢員工。此外，亦已有處理上訴的既定機制。此等安排將會繼續，以處理日後與兩鐵合併有關而涉及人手安排的上訴。九鐵人力資源總監補充，九鐵方面亦定期與員工及職工會溝通。政府會持續獲知會任何這樣的溝通。九鐵亦有非常健全的上訴機制，在該機制下，上訴人可由一名可能是職工會代表的第三者陪同出席有關的上訴聆訊。九鐵將會與員工積極討論劃定“前線員工”範圍的上訴安排。

#### *聘用條款及條件*

24. 李卓人議員認為，為了捍衛合約精神，在過渡至合併後的公司員工劃一的聘用條款及條件期間，員工應可選擇保留現行的聘用條款及條件或轉用新訂的聘用條款及條件。地鐵行政總裁強調，合併後的公司運作上需要採用劃一的聘用條款及條件。然而，他向委員保證，公司會詳細研究相關的事宜。新訂的聘用條款及條件會被視作一套完整方案。該套聘用方案預期與現行的聘用條款及條件不會有重大分別。管理層會在適當時候就新訂聘用條款及條件的建議諮詢員工，然後才作出最後決定。李議員表示，既然公務員現時採用不同的聘用條款及條件，他對為合併後公司的員工採用劃一聘用條款及條件的理據提出質疑。

25. 譚耀宗議員認為，兩間鐵路公司現行的聘用條款及條件不會因兩鐵合併而受到負面影響，此點至關重要。由政府轉職九鐵的500名前九鐵員工，應在兩鐵合併後繼續享有相關的公務員福利。環境運輸及工務局副秘

書長在回應時證實，政府已承諾，只要該批前九鐵員工持續由合併後的公司所聘用，他們可保留相關公務員福利的資格。

26. 鄭家富議員認為，政府當局不應針對前線員工，而應檢討兩間鐵路公司高層管理人員偏高的聘用條款及條件。這將有助取得較大的協同效應，從而可加大減價的幅度。環境運輸及工務局局長在回應時請委員參考在2002年就選定法定及其他機構高層管理人員的薪酬進行的顧問研究所作的建議，並表示，在釐定兩間鐵路公司高層管理人員的整套薪酬時，已適當地考慮有關建議，而有關薪酬亦與私人機構相若的人員一致。她進一步匯報，兩間公司將會為兩鐵合併而檢討各自的薪級制度和聘用條款及條件，並會在檢討時考慮鄭議員的意見。

27. 梁耀忠議員指出兩間鐵路公司員工的關注，即合併後的公司制訂一套劃一的聘用條款及條件將意味着為求一致，其中一間公司員工現行的聘用條款及條件或會受到負面影響。他警告這將違犯勞工法例，並呼籲有關方面承諾不會出現這樣的情況。政府當局察悉其意見。

#### 職業保障

##### — 有關為前線員工提供職業保障承諾的關注和意見

28. 李卓人議員詢問，如何解決1 300職位空缺與估計因協同效應而受影響的650至700個員工的錯配情況，以確保兩間鐵路公司的在職員工可順利過渡至合併後的公司。他亦關注受協同效應影響的員工及職位空缺，並詢問合併後的公司有否足夠的文書職位來吸納受影響的員工。地鐵人力資源總監在回應時表示，兩間鐵路公司已從宏觀的層面，研究兩鐵合併可帶來的協同效應的範圍和幅度。雖然內部評估的用意並非為了明確識別若鐵路合併後，可以刪除的職位或職級，但合併後的公司會認真考慮盡量安排在職員工填補有關的職位空缺。合併後的公司會竭盡所能解決錯配的情況，並作出適當的重新調配安排。在合併後將會成立特別小組提供支援，協助員工適應新的工作。他向委員保證，地鐵公司在重新調配員工方面有良好紀錄。該公司曾成功重新調配很多員工，在各個範疇／領域擔任工作。受影響員工非常適應新的工作，部分員工更獲晉升至較高級的職位。至於文書職位，他表示會創造不少新職位從事與物業管理相關的工作。

29. 李鳳英議員關注到並無就兩鐵合併後為前線員工作出的職業保障訂定明確的時限。她呼籲政府當局就此作出承諾。地鐵行政總裁在回應時指出，地鐵不會在沒有充分理由的情況下解僱員工。因此，兩間鐵路公司的在職員工可放心，他們不會因為兩鐵的合併方案而失去工作。籌建中的新鐵路及物業項目及進軍內地及國際市場的新機會會令合併後的公司成為前景一片光明的公司。依他之見，這是給員工的最佳保證。

30. 李鳳英議員舉出2001年成立市區重建局(下稱“市建局”)取代土地發展公司(下稱“土發公司”)而土發公司的員工其後被分批解僱的例子，她強烈要求合併後的公司和政府必須就兩鐵合併後前線員工的職業保障作出承諾。環境運輸及工務局局長在回應時重申，在合併方案下，合併後的公司會就關乎合併而言為地鐵和九鐵的所有前線員工提供職業保障。此外，1 300個職位空缺亦足以吸納估計會受協同效應影響的650至700名員工有餘。故此，不大可能會因兩鐵合併而裁減員工。她亦認同地鐵行政總裁的意見，認為合併後的公司的光明前景及兩間鐵路公司視員工為重要資產的傳統，在兩鐵合併後可為員工提供更多發展機會。

31. 鑒於有市建局管理層及領匯管理有限公司沒有履行政府所作承諾的先例，陳偉業議員懷疑合併後的公司會否履行其承諾，即就關乎兩鐵合併而言，兩間鐵路公司所有前線員工的職業保障不會受影響。他詢問政府當局如何確保不會重蹈覆轍，以及當局在兩鐵合併融合的過程中，如何保障兩間鐵路公司所有員工(尤其是基層員工)的利益。他亦警告，管理層在兩鐵合併融合的過程中，不應對高層員工慷慨，但對基層員工苛刻。

32. 環境運輸及工務局局長在回應時指出，出席會議的團體代表完全沒有投訴被不公平對待。相反，其中一名團體代表對他們在地鐵私有化後享有的職業保障表示欣賞。雖然有關方面會盡一切努力處理員工提出的關注，但兩鐵合併確實會令員工受惠，因為此舉可以創造一間擁有更大潛力進軍內地及海外市場的世界級鐵路公司。由於業務增長，即使計入估計受協同效應影響的員工數目，兩鐵合併後首3年員工職位空缺仍將會有淨增長。因此，整體而言，在兩鐵合併後，員工會有更多發展機會。陳偉業議員仍不信服合併後的公司會履行就前線員工職業保障作出的承諾。然而，劉健儀議員認為，由於確保兩間鐵路公司前線員工的職業保障是該兩間公司進行合併商議時的主要考慮，她相信合併後的公司會確保前線員工不會因合併方案而失去他／她的工作。

33. 梁耀忠議員呼籲政府當局確保兩間鐵路公司所有員工的職業獲得保障。儘管兩鐵合併後首3年會因鐵路網絡擴展而產生1 300個職位空缺，但他擔心這些空缺未能及時吸納估計受協同效應影響的650至700名員工。倘若此方面出現時間差距，即使受影響的員工其後獲重新聘用，但其服務年資仍可能會受到不公平的影響。

34. 環境運輸及工務局局長在回應時表示，對於受協同效應影響的650至700名員工，合併後的公司將會竭盡所能作出適當的重新調配安排，並認真考慮盡量安排在職員工填補該1 300個職位空缺。地鐵行政總裁認同她的觀點並補充，由於受協同效應影響的650至700名員工及1 300個職位空缺均約需3年時間才會出現，預期受協同效應影響的員工大多可以填補有關的職位空缺。他亦指出，地鐵非常明白，它能發展為世界級的鐵路服務提供者，在很大程度上有賴高質素員工作出的貢獻，因此，地鐵在合併時會保障所有員工的利益，並會一如既往，盡一切努力成功地為受影響的員工作出適當的重新調配安排。地鐵人力資源總監補充，與員工就保障日後會重新調配員工填補職位空缺而進行的討論已展開。地鐵在調配員工以保障員工不會被裁減方面的紀錄良好。儘管職位空缺的出現與協同效應的產生在時間上可能有差距，但仍會同樣盡力安排重新調配員工，以確保前線員工的職業保障不會因兩鐵合併而受到負面影響。就此，環境運輸及工務局副秘書長請委員參閱提供予2006年4月12日與財經事務委員會舉行的聯席會議討論的文件，當中述明“任何情況下，員工轉由合併後的公司僱用，均視作連續受聘於同一僱主。”

— 對“前線員工”定義的關注

35. 譚耀宗議員強調維持所有員工的職業保障及其士氣非常重要，因為他們的表現會直接影響每天服務400多萬名乘客的鐵路服務的營運。他接着提述團體代表的意見，指“前線員工”定義的範圍有欠清晰及不夠具體，並促請政府當局改善有關定義，以減輕團體代表提出的關注。

36. 地鐵人力資源總監在回應時強調，有關定義是兩間鐵路公司經小心考慮及冗長討論後商定的，而其範圍已涵蓋廣泛的員工職位。他明白職工會希望將職業保障範圍擴展至辦公室的員工及某些經理級的職位。他們將會在諮詢員工後就詳細的劃分作出決定，並在適當時候知會個別員工他們是否屬於前線員工。



37. 鄭經翰議員對兩鐵合併表示支持，但指出應為兩間鐵路公司的員工提供職業保障，尤其是非經理級的員工。鑒於難以清楚界定前線員工的範圍，將職位分為兩大類，即經理級及非經理級職位會更為恰當。目前的合併應為所有非經理級職位的員工提供職業保障。管理層亦應在適當時候知會個別員工他們在兩鐵合併後可否繼續留在現時的工作崗位。他又認為在建議的財務方案下應預留資金，以處理因兩鐵合併而引起與補償相關的個案。另可考慮設立自願離職計劃。

38. 環境運輸及工務局局長察悉鄭經翰議員的意見，並表示，一如地鐵與九鐵所商定，前線員工有清晰的定義，是指“長期僱用之全職非管理層員工，而其受僱於日常列車、車站、巴士及車輛之運作及維修，貨倉運作及保安運作等。非管理人員指薪金低於地鐵MG1級及九鐵第8級，而屬長期僱於不少於2年之合約。”

— 有需要為非前線員工提供職業保障

39. 兩間鐵路公司的工程及管理人員在鐵路規劃、落實及營運方面有豐富的工作經驗，為了留住他們非常寶貴的經驗和技能，劉健儀議員促請兩間公司確保他們不會因兩鐵合併而受影響。

40. 地鐵行政總裁在回應時表示，因兩鐵合併而受協同效應影響的員工與可產生的職位空缺出現錯配的情況在經理級的職位可能更為明顯。雖然高層員工一般而言不應期望其職位獲得保障，尤其是當進行合併時，但兩間公司會盡一切努力確保因日後業務發展機會而產生的專業職位空缺會由受兩鐵合併影響的在職員工填補。他亦呼籲委員支持落實新鐵路項目，例如南港島線，以便為香港的持續發展留住專業工程師和其他專才。九鐵行政總裁認同地鐵行政總裁的意見，並表示兩間鐵路公司的人力資源部主管已密切聯繫，確保員工的職業保障。他承諾會確保透過管理層與員工的定期對話處理員工在是次會議席上提出的關注。

41. 由於當局沒有就兩間鐵路公司員工的職業保障作出清晰承諾，何鍾泰議員認同劉健儀議員的意見，認為應盡更大努力將鐵路專才留在香港，否則，以往曾出現的人才流失情況將會重演。他認為有需要留住所有專業及技術人員，以應付落實新鐵路項目及內地和海外其他潛在發展項目所需的工作。他亦認同某些團體代表的意見，即員工與兩間鐵路公司就兩鐵合併後的員工安排未達成協定前，不應推動兩鐵合併。

42. 九鐵行政總裁在回應時指出，由於兩個鐵路系統有所不同，九鐵及地鐵各自擁有非常專門的技術人才。然而，他相信，由於內地及國際市場帶來的新機遇，合併後的公司可留住九鐵的所有專才，而專才隊伍亦會日益壯大。環境運輸及工務局局長補充，由於香港只是一個小地方，鐵路發展有其局限。地鐵及九鐵可以優勢互補，為香港帶來一個更強勁的鐵路營辦商，從而為該兩間公司的鐵路專才帶來更多發展機會。這樣亦有助香港在中國市場及國際舞台上變得更具競爭力。

43. 梁國雄議員指出，作為一間上市公司，地鐵會只顧賺取最大利潤。因此，他看不到員工的利益如何能在兩鐵合併中獲得保障。他知悉由於兩鐵合併，合約員工的數目大增，而他們在兩鐵合併後的職位並沒有獲得保證。亦可預期的是，合併後的公司為了控制成本，將不會願意增加員工的薪酬。他要求政府當局及合併後的公司作出承諾，除管理層外不會有員工因兩鐵合併而被解僱，而在兩鐵合併後，所有合約員工均可保留現時的工作。地鐵行政總裁指出，根據擬議方案，以兩年或以上合約形式聘用的相關非經理級員工已納入前線員工的定義之內。然而，他解釋，由於兩鐵合併難免會在某程度上影響運作，故要明確承諾不會有非經理級員工因兩鐵合併而受影響會有困難。儘管如此，八成以上的非經理級員工將會被納入現時所界定的前線員工的範圍內，他們的職位會因而獲得保障。至於不在定義範圍內的員工，合併後的公司亦將會盡一切努力透過重新調配的安排，讓這些員工填補該1 300個職位空缺，以盡量減少兩鐵合併對他們的影響。

#### *兩鐵合併方案*

44. 陳偉業議員表示關注，在兩鐵合併方案下，地鐵與九廣並非以平等的地位落實合併，而是九鐵被地鐵“鯨吞”，而後者是一間漠視其企業社會責任，向其高級管理層支付高薪，但即使有豐厚利潤仍拒絕減價的公司。這表示在進行“收購”之後，減價的希望將會很渺茫，公眾資產則被賤賣。員工福利及公眾利益可能因而受損，因為地鐵向來對其職工會採取高壓手段，並對基層員工甚為吝嗇，但其高級管理層則享受高薪厚祿。因此，雖然兩鐵合併會為地鐵開拓進軍內地及國際市場的新機會，因而令其管理層的薪酬上升，但他看不到香港如何能從兩鐵合併中受惠。環境運輸及工務局局長在回應時促請陳議員以開放的態度來看待兩鐵合併，並指出，公眾及兩間鐵路公司的員工將會從合併後的公司預期業務增長中受惠。

45. 何鍾泰議員及梁國雄議員均將兩鐵合併視作九鐵被地鐵吞併。依梁議員之見，這令人關注，因為作為一間上市公司，地鐵會只顧賺取最大利潤，員工或會因而被裁。因此，兩鐵合併將會意味香港市民擁有的九鐵資產會被轉移給一間上市公司，受惠的只會是其股東而非普羅市民。故此，他建議為方便監察，九鐵應接管地鐵的營運。他亦呼籲兩間鐵路公司的員工注意如他觀察到的兩鐵合併的上述影響。

政府當局

46. 主席總結時呼籲兩間鐵路公司與其員工就兩鐵合併的人員安排進行有效的商談，以釋除他們的關注。兩間鐵路公司同意考慮李卓人議員及主席的要求，即向各自的職工會提供該兩間公司向來委聘的人力資源顧問公司就兩鐵合併可帶來協同效應的範圍和幅度進行評估的報告。李議員亦要求政府當局及兩間鐵路公司就職工會在會議席上提出的各項意見及建議提供書面回應，以便跟進。

政府當局

(會後補註：政府當局對委員在是次會議席上就與員工相關的事宜提出的質詢所作的回應，已於2006年5月20及22日隨立法會CB(1)1541/05-06(02)號文件發送給委員。)

## V 環境運輸及工務局就地鐵有限公司與九廣鐵路公司的擬議合併提出的人員編制建議

(立法會CB(1)1347/05-06(04) —— 政府當局提供的號文件 資料文件)

47. 環境運輸及工務局副秘書長向委員簡報當局的建議，即在環境運輸及工務局保留1個首長級乙級政務官(首長級薪級第3點)編外職位，以及1個首長級丙級政務官(首長級薪級第2點)編外職位，為期12個月，由2006年7月1日起，至2007年6月30日止。

48. 環境運輸及工務局副秘書長在答覆王國興議員時證實，當局會在完成兩鐵合併的工作後，建議刪除上述兩個編外職位。

49. 劉健儀議員對有關的人員編制建議表示支持，因為政府與地鐵有限公司已就兩鐵合併的架構及交易條件達成諒解。她同意有需要在2006年6月30日之後保留該兩個職位，以便進行往後的籌備和落實合併建議的工作。

50. 主席察悉委員並無任何反對意見，故表示事務委員會支持有關的人員編制建議。

## VI 本港離島渡輪服務的收費

- (立法會CB(1)1347/05-06(05) —— 政府當局提供的  
號文件 資料文件  
立法會CB(1)1347/05-06(06) —— 三島聯盟提交的  
號文件 意見書  
立法會CB(1)1347/05-06(07) —— 梁耀忠議員提交  
號文件 的意見書  
立法會CB(1)1347/05-06(08) —— 離島區議會提交  
號文件 的意見書)

51. 主席報告，政府當局已告知事務委員會，一名市民已就運輸署署長於2月批准新世界第一渡輪服務有限公司(下稱“新世界渡輪”)“中環 —— 長洲”的渡輪服務增加票價的決定向法院提出司法覆核的申請。政府當局認為不宜在上述會議上討論新世界渡輪的加價及相關事宜，因為有關討論可能會就關乎該宗即將進行的司法覆核申請的聆訊構成妨礙司法公正的情況。委員察悉，主席其後曾徵詢事務委員會法律顧問的意見。後者表示，就申請司法覆核向法院申請許可的行動似乎並未構成任何法律或程序上的限制，使事務委員會不能夠考慮與此議程項目有關的政策事宜。然而，鑒於政府當局提出的關注，主席提醒委員，《議事規則》第41(2)條訂明，“議員不得以立法會主席或全體委員會主席認為可能對案件有妨害的方式，提述尚待法庭判決的案件”。

### 協助渡輪營運的措施

52. 周梁淑怡議員指出，渡輪是離島居民唯一的公共交通工具，並強調將渡輪票價維持在居民可負擔的水平非常重要。另一方面，她亦察悉，有關的渡輪營辦商已在虧本狀態下經營。她因而促請運輸署協助營辦商賺取非票價收入，用來補貼渡輪服務的營運。鑒於運輸署在容許營辦商在政府向其出租的碼頭進行若干商業活動時可能遇到困難，她詢問運輸署所遇到的困難及如何克服該等困難。

53. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理在答覆時報告，為避免加費，政府當局已一直在協助營辦商透過分租碼頭內部分地方作商業活動，例如零售店，以及在碼頭及碼頭上蓋安裝廣告牌等，增加非票價收入。雖然有關的政府部門會加快處理有關申請的程序，但它們需遵守相關規則。舉例而言，渡輪營辦商可能希望在碼頭上蓋豎立大型廣告牌，但有關的政府部門在考慮申請時需顧及對附近居民構成的視覺影響。

54. 周梁淑怡議員舉出最近一宗個案，當中涉及一渡輪營辦商提出在碼頭豎立一個液晶電視廣告牌的申請被政府當局否決，她指出，碼頭商業活動是渡輪營辦商的重要非票價收入來源，她因而促請政府當局在評核渡輪營辦商的此類申請時要有一定的彈性。李卓人議員認同她的意見，並指對碼頭建築物天台廣告牌的高度限制過嚴。

55. 王國興議員評論說，政府當局應作出更大努力來改善渡輪服務的財政營運能力。他又詢問當局為何只在市區而非離島舉辦文化活動。運輸署副署長／公共運輸事務及管理澄清，在中環碼頭舉辦的“傳統節慶巡禮”的目的是宣傳即將在離島舉行的富有文化及傳統特色的節日。進行更廣泛的宣傳將會吸引更多遊客前往離島。

56. 王國興議員認為，當局應給予渡輪營辦商足夠長的經營期，讓其收回投資，從而避免加費。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時解釋，根據現行法例，當局最初可批出為期不超過3年的渡輪服務牌照。在有關牌照仍有效期間，運輸署署長可應持牌人要求將牌照續期，但每次續期不得超過3年。渡輪牌照的合計有效期(連同所有續期)不得超過10年。新世界渡輪及港九小輪有限公司(下稱“港九小輪”)的渡輪服務牌照最長可延展至2009年，其後有關牌照便需重新招標。王議員表示，上述安排太過嚴苛，導致新世界渡輪需增加票價，以確保在其渡輪服務牌照於2009年屆滿前可收回投資。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時指出，該兩個營辦商多年前提提交渡輪服務的標書時，均知悉渡輪服務牌照的合計有效期(連同所有續期)不得超過10年。它們可在渡輪服務牌照下次招標時再次投標。

#### 票價水平

57. 王國興議員促請新世界渡輪向長期顧客提供票價優惠。新世界渡輪董事兼總經理許招賢先生指出，新世界渡輪在可行情況下願意這樣做。事實上，購買月票的長期顧客現已享有高達三成的票價折扣。可否向乘客提供進一步的折扣將視乎可從在碼頭進行的其他商業活動中賺取多少非票價收入。

58. 王國興議員指出，離島居民並無其他交通工具可供選擇，他不滿政府當局未能對渡輪票價上升的情況進行監察及控制，以確保渡輪票價維持在居民可負擔的水平。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，政府當局在下次進行招標時，會考慮有關情況，並徵詢當地居民的意見，尤其是服務質素與票價的對比。

59. 梁耀忠議員指出，離島渡輪服務的經營正面對惡性循環。由於渡輪客運服務的市場佔有率過去多年來已大幅下降，故渡輪營辦商可能需要增加票價，但這又反過來導致乘客量進一步減少。鑒於離島的人口有所下降，若不解決渡輪票價高昂的問題，離島人口可能會進一步下降。他因而促請政府承擔解決此問題的責任，並制訂更有效的長遠解決方案，紓緩渡輪營辦商的加價壓力，以照顧依靠渡輪出入的普羅市民的利益。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時同意，加價並非解決渡輪營辦商所面對的經營困境的方法，並指出，這解釋了政府當局因何正協助它們減低成本及增加乘客量。

60. 梁耀忠議員呼籲營辦商取消離島渡輪服務較高的假日票價，他認為該等票價過高，難以吸引遊客，並對需在周末使用服務的當地居民不公平。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時解釋，在假日收取較高票價的目的是令營辦商收回在平日的經營成本，以便可將平日的票價維持在較低水平。故此，取消或減低假日票價不會為當地居民帶來真正利益。梁議員對此並不信服，並促請營辦商試行他的建議，而他認為該建議會吸引更多遊客，並反過來令營辦商受惠。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時表示，以往就此採取的措施所獲得的反應只屬一般。儘管如此，營辦商最近已為假日乘客提供優惠團體票。結果尚待觀察，但初步的反應甚佳。

#### 可行的長遠解決方案

61. 李卓人議員強調有需要找出長遠解決離島渡輪服務票價高昂問題的方案，因為此問題不僅影響當地居民，亦影響本地經濟，原因是高昂票價會打擊市民前往離島的意慾。不過，他認為建議為協助營辦商賺取非票價收入以避免加價而採取的措施的效用不大。要政府當局在渡輪服務牌照內施加限制營辦商加價的條件的做法亦不可行，因為營辦商有時可能確實面對財政困難。故此，他認為，長遠解決離島渡輪服務票價高昂問題的方案可能是由政府經營渡輪服務，並將日常營運外判予營辦商。這樣一來，政府當局將可完全控制票價，確保票價處於居民可負擔的水平。

62. 運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時強調，政府的既定政策是公共交通服務應由私營或沒有得到政府直接補貼的公營機構經營。故此，當局會致力提供間接的支援，以協助減低渡輪營辦商的經營成本。就此，政府已從渡輪營辦商處接手負責碼頭結構及設施的維修工作，以減輕其財政負擔。政府當局亦會鼓勵營辦

商提高彈性及效率，以盡量降低成本和增加收入。一如政府當局的文件所述，此方面的許多措施已實施。

63. 李卓人議員對此並不信服，因為所提及的措施均未能帶來成果。他認為，政府的上述立場既沒有用處又不實際。依他之見，要解決離島渡輪服務票價高昂的長期問題，政府別無選擇，唯有自行經營該服務，除非當局可禁止營辦商加價。他因而促請政府當局認真考慮他的建議，並盡力訂出長遠解決問題的可行方案。

#### 其他意見及關注

64. 李卓人議員詢問港九小輪是否如傳媒報導般正打算增加來往南丫島的渡輪票價。運輸署副署長／公共運輸事務及管理回應時證實，該署仍未接獲港九小輪提出的任何調整票價申請。港九小輪董事兼總經理伍兆緣先生表示，雖然有加價壓力，但港九小輪現時的構思是盡量開拓其他收入來源，以彌補經營赤字。然而，此方面的努力困難重重，因此港九小輪希望獲給予更多時間來解決困難。港九小輪現階段沒有計劃增加來往南丫島的渡輪票價。就此，梁耀忠議員促請港九小輪日後不要加價，因為根據有關調查，南丫島居民認為現時的渡輪票價水平僅可接受。

65. 港九小輪的伍兆緣先生在回應主席的詢問時澄清，旅行代理商在晚間租用港九小輪的船隻營辦海港觀光服務所帶來的收入屬於非票價收入，用來補貼營運南丫島渡輪服務。

## **VII 其他事項**

66. 議事完畢，會議於下午1時15分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2006年6月20日